

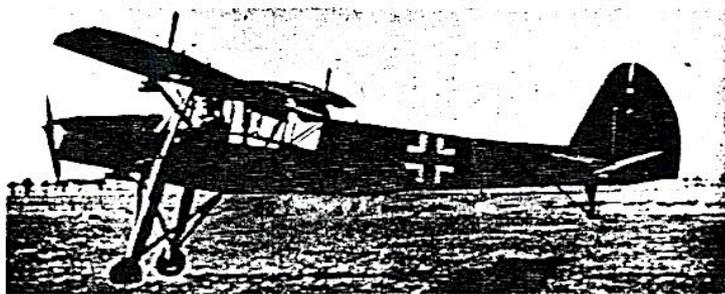
« LIBERTE QUAND TU PERDAIS TES AILES,
NOUS, EN BAS, ON TE RECUEILLAIT. »

OUEST. ECLAIR 3 mai 1943 - Communiqué.

« Au cours d'un raid sur un port de l'Ouest de la France, huit quadrimoteurs américains ont été abattus. Nous avons perdu un chasseur, au cours des engagements. »

UN AVION SUR

L'ILE DE SEIN



A la mémoire de tous les péris en mer -
A la mémoire de Jos GUILCHER du PAX VOBIS.
Aux sauveteurs de L'ILE de SEIN et DOUARNENEZ

AVANT-PROPOS

Pour la rentrée des classes de 1938, les écoliers de PLOARE étaient doublement heureux. Le 1er Octobre tombant un samedi, l'école ne reprenait que le lundi 3, ce qui permettait d'allonger les grandes vacances.

Et puis, surtout, ils allaient prendre possession d'une école neuve que le maire, François HALNA du FRETAY, venait d'inaugurer. C'était un groupe scolaire moderne, avec le chauffage central et des parquets conçus dans un nouveau matériau. Le toit du préau, suprême luxe, était en verre armé.

Le jour de l'inauguration les avions de l'Aéro-Club de Cornouaille, venus de PLUGUFFAN, avaient survolé la fête...

Personne ne se doutait que la rentrée de 1939 allait se faire dans des conditions dramatiques et qu'il n'y aurait pas de rentrée 1940. Les Allemands, dès le mois de juin, occupaient l'école pour quatre longues années.

Et les CAMS du POULMIC, qui, fuyant vers le Sud, rasaient les toits de PLOARE le 19 Juin 1940, ne donnaient pas un air de fête à leur passage en rase-mottes. Quelques soldats rescapés prenaient le large sur des bateaux de pêche empruntés pour la circonstance.



le groupe scolaire de PLOARÉ en 1938

Avec eux fuyaient aussi les jours heureux et tout ce qui avait fait la prospérité et le renom de DOUARNENEZ, désormais occupée.

Les grands thoniers restaient à quai, les pinasses étaient consignées au port. Il faudrait maintenant à chacun une autorisation de sortie. Un barrage de bouées commandait l'accès du port du Rosmeur. La "GAST" (1), la douane allemande, installait partout ses guetteurs et ses contrôleurs vigilants.

La défense côtière multipliait les zones interdites et l'ILE TRISTAN, la légendaire, se hérissait de batteries de canons et de nids de mitrailleuses.

Le temps d'avoir douze ans et les écoliers de PLOARE avaient vu la moisissure vert-de-gris envahir leur école et le bourg.

Cette année-là, il y eut aussi beaucoup de doryphores. Ce fut l'un des surnoms dont héritèrent les occupants.

(1) Par un de ces nombreux hasards de la linguistique, "GAST" en allemand signifie "PUTAIN" en breton !

COMMUNE DE PLOARE

APPEL

à la POPULATION

Un inconnu a saboté la légende d'une affiche dans un but injurieux pour l'armée Allemande.

Notre Sénateur-Maire Monsieur DU FRÉTAY, a été retenu comme otage.

D'autres sanctions pourraient suivre.

Faudra-t-il que de nouveau un Innocent paie pour le coupable ?

La lacheté d'un pareil geste n'est plus à démontrer.

Nous espérons que l'auteur de l'acte incriminé tiendra à cœur de se faire connaître et d'endosser la responsabilité de son geste.

Nous invitons d'ailleurs, la Population à nous aider dans nos recherches dans son propre intérêt et pour manifester à Monsieur Du Fretay sa reconnaissance pour tout ce qu'il a fait, en particulier, en faveur de nos prisonniers.

Nous rappelons à tous, que seule une attitude loyale et correcte peut nous grandir dans l'épreuve et forcer le respect des troupes d'occupation.

LE CONSEIL MUNICIPAL.

QUINIOU Joseph 1. Adjoint; BOURHIS J. 2. Adjoint; DOARÉ P., BOUSSARD P., BRUN H., GALL L., NÉDÉLEC J., CARADÉC Y., BARS F., CASTREC J., GALLOU E., GUICHAOUA M., KERLIDOU C., L'HERROU A., LOXQ G., RAPHAËL Y., POTTIER G.

S.T.O.L.

POULMIC
 Ceux qui ont vécu l'occupation allemande à DOUARNENEZ de 40 à 44, se souviennent sans doute de cet avion qui, telle une grosse sauterelle, survolait la Ville et la campagne, rasant les toits et la cime des arbres, à vitesse réduite. Il s'agissait d'un appareil de reconnaissance, affecté à la base de PLUGUFFAN, un "FIESELER STORCH" de la 3 (F)/122, que l'on avait, évidemment, baptisé le "MOUCHARD". Il était muni d'un dispositif hypersustentateur remarquable. Les fentes fixes du bord d'attaque et des volets mobiles, lui permettaient d'évoluer entre 51 km/h et 175 km/h en vol. On dit, qu'en 1936, le célèbre pilote allemand Ernst UDET réussit à le faire planer, immobile, dans une brise légère. Ce type d'appareil, avec sa qualification S.T.O.L. (Short Take Off and Landing - Décollage et atterrissage courts), pouvait se contenter de 20 m de bande à l'atterrissage et de 65 m au décollage !

Et s'il est passé un jour, par bravade, sous le grand pont qui relie DOUARNENEZ à TREBOUL, cet avion, que les Allemands construisirent à 2 700 exemplaires pour l'utiliser sur tous les fronts allait par un bel après-midi de mai 1943, réaliser un autre exploit, mémorable et inattendu.

Car, si le tirant d'air du "Grand Pont" en avait attiré d'autres, comme Edmond MESCAM de PLOARE, qui, un jour de 1939, y engouffra son CAMS, sans problème, personne

n'avait encore jamais tenté de poser un avion sur l'ILE DE SEIN.

Les circonstances valent la peine d'être racontées...

LES PECHEURS DE "MOR DIOU"

Il y a aujourd'hui, à DOUARNENEZ, presque autant d'Iliens qu'à l'ILE DE SEIN ! Sur les quais du port du ROSMEUR ils ont gardé quelques unes de leurs habitudes et une vague nostalgie des lieux où ils sont nés. Ils en parlent et personne ne peut rester indifférent à leur voix, à leurs récits. Les souvenirs s'entrecroisent ici avec la réalité du jour : tonnage de la "BARCAROLLE", vente de la "MARIE-EDITH", bars alignés en caisses de l'"AQUILON", pêches quasi miraculeuses du "BUGALE BREIZ"...

Ils s'appellent MILLINER ou SPINEC, GUILCHER, FOUQUET, FOLLIC, URCUN, et quand on met bout à bout leurs histoires, c'est toute la mer racontée. Il n'y manque pas un paquet d'embruns... même s'ils les répètent dix fois, comme toujours la mer recommencée, poussée par les houles du temps...

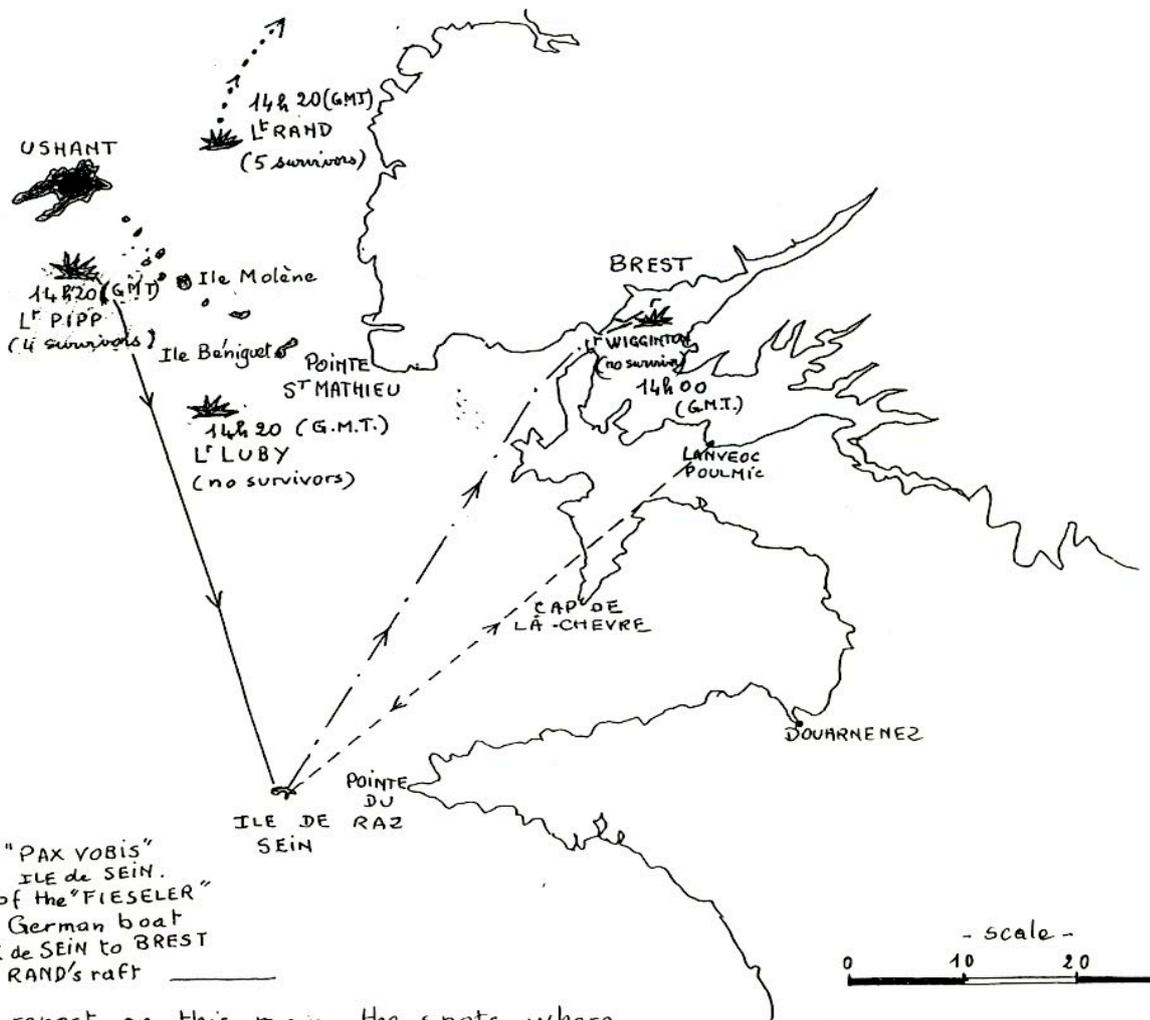
C'est ainsi qu'ils racontent qu'en cette fin d'avril 1943, le maquereau donnait bien en "MOR DIOU"... "AR MOR DIOU", c'est la "MER QUI EST A DROITE", comme les Celtes la désignaient, à droite quand on vient du large. C'est-à-dire la mer qui est au sud de l'ILE DE

SEIN. Les bons alignements sont définis par des "marques" simples "ar Guéveur war an ti skol" (Le Guéveur dans l'alignement de l'école) ou "ar Guéveur war tour an Iliz" (Le Guéveur sur le clocher de l'église). Il n'y a pas moyen de se tromper. C'est par là que "chassent" les maquereaux frétilants de "Karrec Du".

Chacun savait, dans ces parages, pourquoi le "DALC'H MAD", du port de TREBOUL, ne serait pas là cette année pour le retour saisonnier du maquereau. Chacun savait que les 18 hommes qui avaient embarqué à son bord, trois semaines plus tôt, n'étaient pas tous des inscrits maritimes. A vrai dire, seul le "patron" de la pinasse avait quelque chose à voir avec le métier. En effet Lili MAREC, qui venait d'avoir 23 ans, emmenait avec lui, vers l'ANGLETERRE 17 Résistants Français et un aviateur Canadien rescapé.

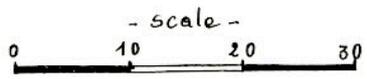
Le "DALC'H MAD" avait échappé au contrôle de la "GAST" de DOUARNENEZ par un subterfuge osé. Dissimulé un instant aux regards des sentinelles par l'îlot du FLIMIOU, il en avait profité pour se joindre, sans autorisation, au convoi des pinasses qui avaient obtenu la permission de sortir pour gagner les parages de l'ILE DE SEIN et de l'Ouest d'ARMEN.

Lili MAREC et son "équipage" passent le RAZ, sans encombre, à 12 heures 50, le 7 Avril 1943. Ils reconnaîtront le CAP LIZARD le 9 avril, vers 7 heures de matin, après une traversée éprouvante, dans une tempête de Noroît de force 8 à 9.



1^{er} Mai 1943

-  . Crash
-  . route of "PAX VOBIS" towards ILE de SEIN.
-  . flight of the "FIESELER"
-  . route of German boat from ILE de SEIN to BREST
-  . route of RAND's raft



I tried to report on this map the spots where the four B 17's ditched on May the first 1943. But I can be wrong, excepted for LUB

On ne verrait pas avant longtemps le "DALCH MAD" pêcher le maquereau ou la sardine en Baie de DOUARNENEZ !

Jos GUILCHER, lui, sur son "PAX VOBIS" pratiquait un autre "métier", plus au nord, sur le Haut-Fond d'Ouessant, plus communément appelé "Bank ar Vervent" (le banc du Suroît). Il y posait ses palangres, appâtées au maquereau de "Karrec Du", appât qu'il achetait aux Douarnenistes. Il ramenait des turbots magnifiques, un poisson noble, très recherché.

Ce jour-là, le samedi 1er mai 1943, le "PAX VOBIS" avait quitté l'ILE avant le jour, pour monter vers le nord, dans les parages de "Bank ar Vervent", comme on disait en breton. La "GAST" avait contrôlé son départ.

Il avait pris son appât la veille. Dans le petit jour, les Douarnenistes se dispersaient à la recherche du maquereau qui remplirait leurs filets. Jos avait distingué au passage la "REINE DE LA PAIX", de Michel GUENNADOU, dont les quatorze hommes d'équipage s'affairaient déjà sur le pont.

Eugène VIGOUROUX, dit AN HINI GLAS, filait droit au Sud sur son "ZIG-ZAG ". Louis MAGNAN, dit AR BONTON, filerait sûrement dans l'Ouest. Il était venu la veille à l'ILE pour faire réparer le panneau de cale du "MICHEL NOBLETZ", endommagé par un paquet de mer. Il retrouverait sans doute le "PIERRETTE et LILI" de Jaques VIGOUROUX, en pêche.

Eugène MALCOS, sur "ALLONS-Y", semblait hésiter sur la route à prendre. Ce qui fit sourire Jos GUILCHER, toujours plein d'humour.

Polig CELTON et Eugène FLOCH, dit TRAP-AL-LOFF, étaient déjà loin et leurs filets devaient probablement être en partie sur le pont, pleins à craquer.

Toute la flottille, dans le secteur suroît de l'ILE, traçait des sillages vite effacés et Jos les avait rapidement perdus de vue, derrière les maisons basses du village de SEIN.

Personne ne se souciait de cette fête du 1er Mai, que PETAIN avait volé au monde du travail, pour en faire une fête de JEANNE D'ARC parce que c'étaient les ANGLAIS qui avaient brûlé la "PUCELLE" à ROUEN, comme ils avaient brûlé nos navires et nos marins à MERS-EL-KEBIR, relataient les services de la PROPAGANDA-STAFFEL !

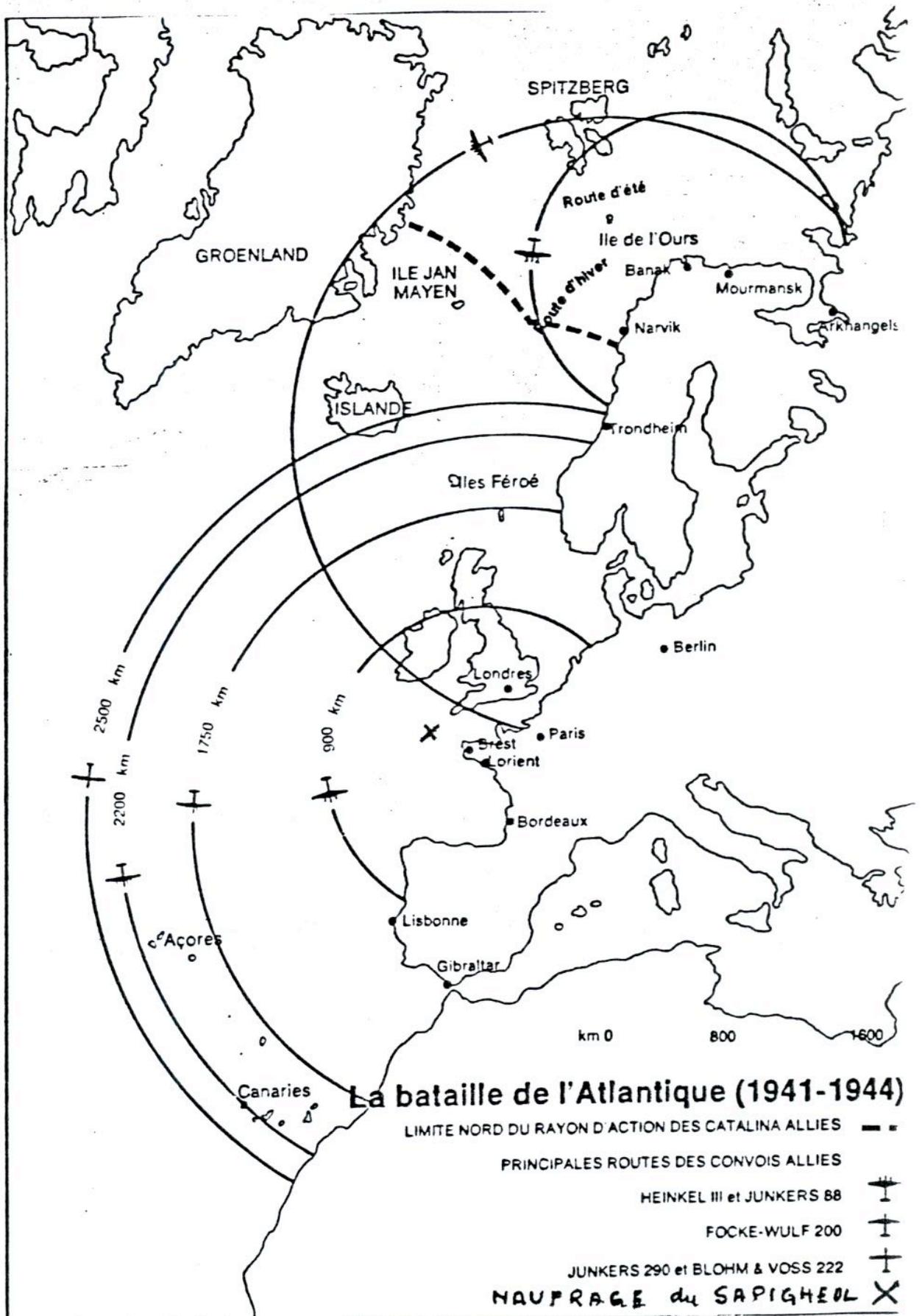
SOUS LES BOMBES

Mais ils passaient sous silence les drames de la mer qui avaient coûté la vie à des dizaines de marins-pêcheurs douarnenistes, victimes des attaques de l'aviation allemande sur les lieux de pêche.

En effet, tout au long de l'année 1941 le Flieger-Führer Atlantik, sous le commandement de l'Oberstleutnant HARLINGHAUSEN, avait eu pour mission, en relation avec la flotte des sous-marins, d'effectuer des reconnaissances aériennes et des attaques de convois qui circulaient entre la Grande Bretagne et Gibraltar, les U.S.A., ou l'Atlantique Sud. Le FL-Fü Atlantik avait en outre pour tâche la destruction des flottilles côtières au Sud et à l'Ouest de l'Angleterre.

C'est ainsi que le 28 Avril 1941 la pinasse "REGINA PACIS" et ses 18 hommes disparaissent corps et biens, anéantis par les avions du FL-Fü Atlantik. On ne retrouvera aucun corps.

Le 6 Novembre 1941, c'est le "SAPIGNEUL" qui disparaît à son tour par 49° 10'N et 8° 10' W sur les bancs de Melville Knoll. Bombardé par un groupe de 5 avions, vers 15 h 30, il coulera au milieu des explosions de 7 à 8 bombes. C'est probablement une opération du FL.Fü ATLANTIK agissant pour le compte du Marine Grupp West de LORIENT, à 160 Milles de Brest, sur la route des convois.



Les autres palangriers présents dans les parages, le "DOM MICHEL NOBLETZ", le "LOUIS ET RENEE", l'"AR VOULAC'H", ne pourront rien pour les 18 hommes perdus avec leur navire.

Quelques jours plus tard, le 10 novembre 1941, la "SAINTE THERESE" est engloutie à 4 milles dans le Sud du Raz de Sein dans des circonstances demeurées inconnues. On ne retrouvera jamais aucun des 16 hommes d'équipage.

Lorsque l'année suivante le "SAINT BERNARD" est à son tour victime de la FL. FÜ Atlantik dans les parages de l'ILE DE SEIN, il se trouvera fort heureusement un autre bateau de pêche pour recueillir l'équipage sain et sauf. On ne déplorera que la perte du navire et de tous ses engins de pêche dans le surfit d'ARMEN...

La liste est longue des agressions aériennes contre les pêcheurs, plus tragiques les unes que les autres. Il n'était pas rare de voir rentrer des bateaux de DOUARNENEZ touchés par des rafales de mitrailleuses, dont les balles restaient profondément fichées dans le bois du bordage ou du pont. Les voiles déchiquetées, souvent hors d'usage, pendaient comme des guenilles. A bord, des blessés et parfois des morts.

Les équipages vivaient la plupart du temps dans la crainte, non sans raison. C'est ainsi qu'au cours d'un passage à basse altitude, un avion arrache la pomme de mât du "DOM MICHEL

NOBLETZ" et qu'à la suite d'un mitraillage, en 1943, en haute mer, Jules BLAISE ramène les corps de deux matelots, fauchés par une rafale.

Quant au "PETIT DANIEL", c'est une bombe non explosée qu'il ramène un jour dans ses filets ! Elle était tombée sur le pont, au milieu des engins de pêche !

Ces risques répétés n'étaient pas sans répercussion sur le moral des marins-pêcheurs.

Après la disparition du "SAINT BERNARD" de Jakez MENS, toute la flottille demanda un vote pour savoir si l'on allait continuer la pêche. La majorité se prononça pour le retour au port. Mais Louis MAGNAN, dit AR BONTON, décida de rester malgré tout, ainsi que Yves GLOAGUEN, dit AR CHEUNAR RU, car le maquereau était vraiment abondant en MOR DIOU et leurs filets, tous les jours, pleins à craquer. Et chaque soir, sur le "DOM MICHEL NOBLETZ", Louis MAZEAS continua à parler à ses fanaux à carbure en leur demandant de ne pas s'éteindre pendant la nuit. Il ne laissait ce soin à personne d'autre.

Joseph

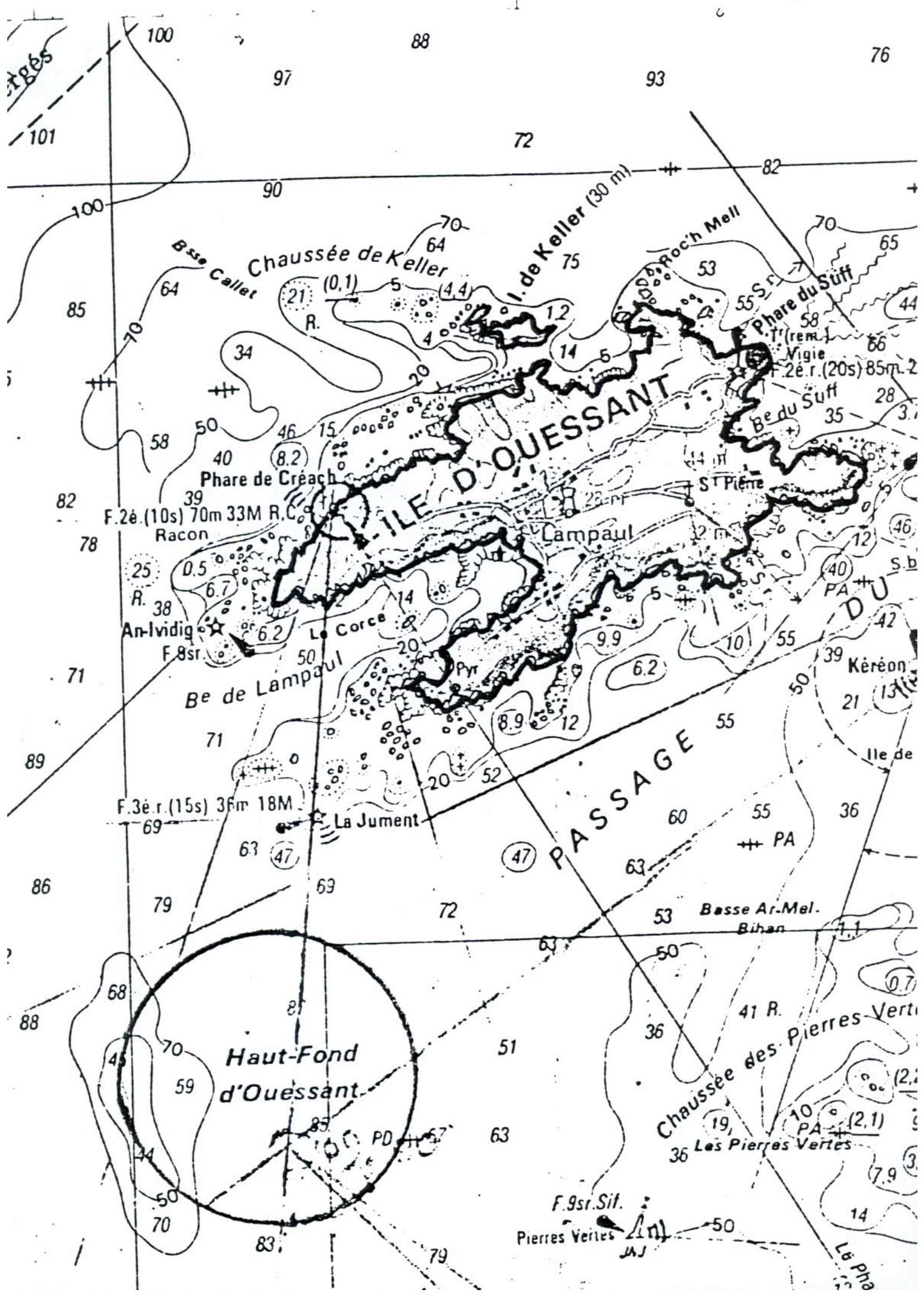
BANK AR VERVENT

Jos GUILCHER taillait sa route. Il avait laissé depuis un moment à bâbord le "MAMM DOUE" de Jules BLAISE qui avait mis le cap sur le fameux "RAVIN DE LA MORT", lieu de rendez-vous des palangriers douarnenistes. Jules était arrivé la veille à l'ILE, remorquant quelques maquerautiers, pour économiser l'essence, en échange de son appât...

Jos GUILCHER taillait sa route. Il serait de bonne heure sur les lieux... Le temps était clair. Il avait pu, au passage, mettre les "PIERRES NOIRES" sur les marques de l'entrée de BREST, ce qui était, somme toute, assez rare.

Toujours sur le même cap, Jos relevait les alignements de "Bank ar Vervent". Il avait amené tranquillement la "JUMENT" sur le "CREACH" et attendait de mettre la bouée des "PIERRES VERTES" sur "MEN'AR STAON". Une affaire de quelques minutes encore...

Droit devant se balançait la première bouée de la filière. Gabriel MILLINER la saisit au "baz-krog", pour commencer une nouvelle journée de travail dans la grosse houle du large. Il était un peu plus de neuf heures du matin ...



"... NOUS, EN BAS, ON TE RECUEILLAIT."

Il n'était pas encore midi. Jos GUILCHER et son équipage s'affairaient toujours à remonter leurs palangres. Ils allaient crocher dans la dernière filière, en espérant la grosse pièce, celle qui complèterait la pêche et qu'on jetterait dans la caisse en évitant de trop la regarder, par une sorte de fausse modestie superstitieuse.

Jos lève soudain la tête, intrigué par des bruits de moteurs. Un gros quadrimoteur en difficulté tangué dans le ciel. D'après son cap, il vient de la direction de Lorient, ou St Nazaire, là où les bases sous-marines allemandes sont une des cibles privilégiées des bombardiers alliés.

Quatre chasseurs à croix noires se relaient en passes meurtrières sur l'avion allié, déjà endommagé, apparemment, par la "Flack". La chasse allemande ne fait pas de cadeau et lorsque le bombardier s'écrase en mer, elle s'en prend aux parachutes des aviateurs qui ont sauté au dernier moment.

Jos serre les poings et, abandonnant ses palangres, il met le cap vers l'endroit où il estime que les quatre rescapés vont tomber à la mer, au bout de leurs corolles blanches.

Le premier qu'il recueille se met à chanter "Auprès de ma blonde..." avec un accent

canadien épouvantable. L'émotion, le choc, ce sauvetage inespéré ont déclenché son hilarité et cette réaction bizarre.

L'aviateur suivant flotte, inanimé. Une balle lui a entaillé la cuisse. Il est hissé à bord avec précautions et sommairement installé dans l'embarcation.

Rapidement, Jos repêche le troisième. Quant au quatrième, il est tombé au-delà de l'horizon visible, beaucoup trop loin pour le peu d'essence qui reste au "PAX VOBIS"... Le coeur serré, Jos est contraint de l'abandonner à son sort et met le cap sur l'ILE, toutes voiles dehors. Il est à près de trois heures de route. Avec un blessé, ça va être long...

PRISONNIERS

Il accoste vers 15 heures à la cale des Paimpolais où les allemands l'attendent. Il reconnaît, à sa haute silhouette, Hans "Braz", le chef de la GAST, surnommé ainsi par les Iliens à cause de sa haute stature. Pour l'Allemand, Jos ramène trois prisonniers qu'il est contraint de lui remettre, la rage au coeur... Mais, au moins, se dit-il, ils sont vivants.

Cependant l'aviateur allié blessé a perdu beaucoup de sang et son état semble bien nécessiter des soins urgents qu'on ne pourra pas lui donner sur l'ILE, dont le médecin, le Dr MAIGNOU, est accouru rapidement pour prodiguer des soins éventuels aux rescapés dont il ignore l'état.

Les maquerautiers douarnenistes, à cette heure, sont eux aussi rentrés à l'ILE. Une partie des équipages flâne sur le quai et s'approche pour aider Jos et ses hommes à débarquer leurs passagers involontaires et mal en point.

Dans l'escalier étroit qui mène à l'étage du bureau de la GAST, où se trouve la salle de repos, trois hommes peinent pour hisser le blessé. Lili CORRE, qui a 23 ans à l'époque, se souvient combien ce Canadien était grand et lourd, difficile à porter, à la force des bras, sans brancard.

Les trois matelots de la "REINE de la PAIX" réussissent enfin à étendre le blessé sur un mauvais bat-flanc que Hans "Braz" leur a désigné. La foule se presse en bas. Une femme accourt avec une bouteille de rhum pour en offrir au blessé qui la remercie d'un pauvre sourire. Elle se retourne ensuite vers les trois matelots qui lampent rapidement leur verre d'alcool. Puis, ostensiblement, d'un coup de paume bien appliqué, elle rebouche sa bouteille sous le nez des Allemands et s'en va s'en dire un mot.

LE DOCTEUR MAIGNOU

Des voix et un bruit de pas dans l'escalier font se redresser sur un coude le blessé, soudain inquiet à nouveau. Ce n'est que le Dr MAIGNOU qui arrive précipitamment.

Quand il découvre le blessé, mal installé sur une litière rudimentaire dans les locaux de la GAST, il réclame une évacuation d'urgence par les moyens les plus rapides.

Le pauvre Hans "Braz" se gratte la tête, indécis. Il ne dispose, en tout et pour tout, que de la vedette, réquisitionnée, du garde-pêche d'AUDIERNE. Mais le Dr MAIGNOU, qui sent la colère le gagner, lui dit vertement que le blessé ne supportera pas la traversée. De plus en plus indécis, Hans "Braz" répète : "Unmöglich ! Impossible faire autrement".

Devant cet Allemand sans initiative, la fureur du Docteur redouble et dans un geste irréfléchi, abandonnant un instant son blessé, il se retourne contre Hans en lui brandissant son bistouri sous le nez. L'Allemand, quelque peu ahuri, fait un pas en arrière et bredouille :

"Ja, ja, gut ! je pense un avion faire venir, Docteur, vous calmer..."

Et faisant brusquement demi-tour, plantant là le médecin, interloqué à son tour, Hans "Braz" se dirige vers sa station radio pour

mettre au point l'opération qu'il vient d'imaginer.

Haussant les épaules, légèrement incrédule, le Dr MAIGNOU revient à son patient dont l'un des compagnons, un immense Canadien, encore plus grand que Hans, vient de prendre la main.

L'EXPLOIT

Jamais un avion ne s'était encore posé sur l'ILE de SEIN, dont les dimensions plus que réduites semblent interdire tout atterrissage.

Pourtant, c'est ce que les Allemands vont tenter. La base aérienne de PLUGUFFAN⁽¹⁾ n'est qu'à 25 nautiques. (Elle sert de base d'entraînement à la chasse⁽²⁾ et se voit confier des missions d'observation.) Les habitants de ⁽³⁾DOUARNENEZ, de CONCARNEAU et d'ailleurs, voient, en effet, souvent, passer à basse altitude et à faible vitesse, celui qu'ils appellent le "MOUCHARD", un "FIESELER-STORCH", appareil particulièrement rustique, robuste, qui peut se contenter de terrains rudimentaires pour atterrir et décoller, et que nous avons déjà décrit. C'est à cet appareil que l'on va confier une mission inédite sur l'ILE de SEIN...

(1) de POULMIC

(2) FIFÜ Atlantique, dont l'escadrille de reconnaissance 3F/122 fait partie

(3) de CROZON, de DOUARNENEZ, de CONCARNEAU

" Ile de Sein. — Vue Panoramique ",



Dès 1940, les Allemands avaient occupé
 (1) le terrain de PLUGUFFAN, qui n'avait encore qu'une brève histoire. C'est en 1932 seulement que la Chambre de Commerce de Quimper avait décidé de créer un terrain d'aviation sur un champ de manoeuvre appartenant à l'Armée.

L'arrêté ministériel d'autorisation d'ouverture à la circulation aérienne publique n'intervenait qu'en 1935, avant la réquisition par l'Armée de l'Air en 1939.

Ce sont les Allemands qui vont construire la première bande gazonnée, de 1 100 m de long, pour l'entraînement de leurs pilotes, de l'observation et de la chasse. Cette piste est la fameuse 17 - 35 qui sera encore utilisée jusque vers 1975, même coupée par la bande asphaltée de la nouvelle 04 - 22, avant la construction de la 10 - 28.

Le 1er mai 1943 il fait ^{très}beau, le vent est au ²²⁰ ^{ou 15} noeuds, ^{presque} dans l'axe de la piste. C'est un temps idéal pour l'entraînement et quelques appareils tournent en école au-dessus des nouvelles installations. Il est 16 h 15.

Le haut-parleur du Hangar-Est crachote soudain : "ACHTUNG ! ACHTUNG ! OBERLEUTNANT FLIEGER Helmut FRANTZ, fur eine sonder Auftrag!" (1)

(1) "ATTENTION ! ATTENTION ! Le Lieutenant pilote Helmut FRANTZ pour une mission spéciale".

(1) le terrain de POULMIC

SONDER AUFTRAG

La mission est très spéciale, en effet. Helmut s'en rend tout de suite bien compte quand son Hauptmann lui expose les données de la "Sonder Auftrag" !

Il ne s'agit, ni plus ni moins, que de se poser sur l'ILE de SEIN pour évacuer un blessé canadien que des marins sénéens ont repêché en mer, quelque part dans le Sud d'OUESSANT.

"Wunderbar ! sehr schön Auftrag ! Wellen sie daB ich auf diesen Kieselsteinehaufelande an ? Soviel un Meer sofort zu landen an !". (1)

Helmut n'est pas content, mais il réalise très vite que la réussite c'est aussi l'exploit. Et puis, ce sont les ordres !

Comme il réclame une carte de l'ILE, on lui apporte un plan et une photographie... Partout ce ne sont que muretins de pierre qui s'entrecroisent, plages impossibles à utiliser, maisons isolées, phares et tourelles qui pointent et par dessus le marché, un gros village avec son église !

(1) "Magnifique ! Très belle mission ! Comment voulez-vous que je me pose sur ce tas de cailloux. Autant se poser tout de suite dans la mer".

En maugréant Helmut repère quand même une bande de terrain qui lui semble convenable, malgré la lagune qui la borde à l'Est et la tourelle qui en marque le bout, au Sud, sous le vocable breton d'AR GUEVEUR... Après tout, pense le pilote, elle me servira bien d'amer à cet endroit...

Se penchant à nouveau sur la photo, il envisage déjà son axe d'approche et ses repères au sol. C'est dit, ça devrait aller, il se posera sur la bande de terrain du LEN. Le vent sera plein travers, mais il est faible.

Puis, se tournant vers le Capitaine, il hésite un instant et dit :

"Es gibt auch eine große Gefahr. Der Zustand des Erdboden ist unbekannt !". (1)

(1)"Il y a quand même un gros risque. On ne connaît pas l'état du sol !".

La réponse est nette et précise :

"Es ist mir einerlei ! Sie benutzen den "Fieseler-Storch", es ist das best Flugzeug S.T.O.L. im die Welt und Sie sind den besten Flieger diese Geschwader 3 F/122. Haben Sie Angst ? Vergessen Sie nicht daB es eine humanitäre Auftrag, mein Gott, eine Sanitätsausleerung Vorwärts ! Sie werden später berühmt gesein : der erste mann der auf Sein Insel ist geländen an !

Die SEENOTDIENSTFÜRHER - WEST billigt ihre Auftrag und Ich werde Rechenschaft an den Stab von PARIS-SEVRES. Legen ab noch unnütze Schreiberei ! Vorwärts ! (1)

(1) "L'état du sol je m'en fous ! Vous prenez le "Fieseler-Storch", c'est le meilleur avion STOL du monde et vous êtes le meilleur pilote de cette base! Vous avez peur ? N'oubliez pas qu'il s'agit d'une mission humanitaire, Bon Dieu, d'une évacuation sanitaire. Allez ! On parlera de vous plus tard : le premier homme à se poser sur l'Ile de Sein !

Votre mission est couverte par la SEENOTDIENSTFÜRHER - WEST et je devrai rendre compte à l'Etat-Major de PARIS-SEVRES. Encore de la papperasse ! Allez !"

La tirade est plutôt sévère, presque une sermon.

Sans rien ajouter, Helmut ramasse plan et photo, attrape son blouson de vol et son gilet de sauvetage et, relevant une mèche blonde et rebelle qui lui barre le front, il se dirige rapidement vers la masse de tôle ondulée du Hangar Est.

Les pleins sont déjà faits et sa visite pré-vol est rapide : sous l'oeil goguenard du Capitaine il ne voudrait pas avoir l'air de faire traîner les choses, comme s'il redoutait le moment de la mise en route. Il a quand même eu ces mots maladroits : "Haben Sie Angst ?" (Avez-vous peur ?).

Sur un signe, le mécano lance le moteur qui, après quelques hoquets et pétarades intempestives, se décide à tourner rond.

CAP SUR L'ILE DE SEIN

D'un geste du pouce levé, il répond au regard interrogateur de l'homme de piste qui se dépêche d'enlever les cales qui bloquent les roues. Attentif à son espace de roulage, Helmut met un peu de gaz et le "Fieseler" avance lentement en cahotant. Le train classique oblige le pilote à bien contrôler l'appareil au pied. C'est une technique qui ne s'acquiert qu'avec un long entraînement. La béquille arrière racle le sol et fait par moment vibrer les membrures. Au

bout de quelques mètres parcourus ainsi, le pilote prend contact par radio avec le contrôle de la base. C'est la routine...

Helmut vérifie la verrière et les niveaux, cale l'altimètre au QFE, rajoute 92 mètres pour le calage niveau-mer. La génératrice est sur marche et le contrôle des magnétos ne révèle rien de particulier au compte-tours. Température O.K., comme disent les Américains. Le palonnier et le manche fonctionnent dans le bon sens. O.K., ça roule ! Plein riche ! La réchauffe carbu c'est bon !

"Sehr gut !... Schweisesonderauftrag ! Ja !". ("Très bien !... Cochonnerie de mission spéciale ! Oui !").

Helmut, en remontant vers la piste, sur le sol pelé par endroit, soliloque en ressassant les propos peu amènes de l'Hauptmann "Haben Sie Angst ?". Comment a-t-il pu se laisser aller à dire une pareille chose ? Et cette insistance sur le caractère humanitaire de la mission, comme si, lui Helmut, était une brute sans coeur. Probablement, avec tout ce qui se passe et se prépare Herr Hauptmann veut se tresser quelques lauriers. Celui-là ne doit plus croire à la victoire de la Grande Allemagne ! Ils sont quelques uns comme ça maintenant. C'est vrai qu'on a dû capituler à STALINGRAD à la fin de janvier en qu'en TUNISIE ça va plutôt mal pour ROMMEL... Après tout ça ne sera pas plus mal, non plus, si je peux dire un jour que j'ai risqué ma peau pour sauver un Canadien ! Ach ! So ! Voilà la piste. Il faudrait peut-être que je fasse un petit point fixe !

Freins de parking serrés, Helmut pousse le régime à 1 200 tours pour les dernières actions vitales, puis, gros insecte malhabile, le "Fieseler Storch" se dirige, haut sur pattes, vers le seuil de la 2435. Avec l'accord du contrôle il s'aligne rapidement et décolle en quelques dizaines de mètres, virant immédiatement au cap 290 en montée.

Très vite, il se retrouve à la verticale de ~~PLOGASTEL~~ (1) - ~~SAINT-GERMAIN~~, reconnaissable à son clocher qui pointe sur sa butte entourée de bois et de taillis.

Plein pot, le badin indique 170 km/h. En 10⁽²⁾ mn, Helmut rejoint la POINTE du RAZ dont (3) les courants, même à 1 000 pieds/mer, restent encore impressionnants. Ici, pour les pilotes, commence une forme de vide, un milieu hostile, qui reste le domaine visible des oiseaux de mer. L'homme y trouve difficilement sa place, comme (4) sur ce phare qu'on appelle LA VIEILLE, éperonné sur son rocher.

Helmut bascule son appareil et, réduisant les gaz, il descend à 500 pieds pour reprendre sa ligne de vol en jetant un regard curieux sur le sommet de la tour. Le ressac blanchit d'écume la mer alentour. C'est beau, mais pas très accueillant. Curieuse contradiction...

L'ILE est déjà bien visible, toute plate, au ras de l'eau, éclairée par le soleil. Vingt minutes après son décollage, Helmut commence déjà à préparer son approche de

(1) à la verticale de CROZON puis de MORGAT

(2) en 5 minutes

(3) Le CAP de la CHÈVRE, dont les remous, même à 1 000 pieds...

(4) TREVENNEC

précaution. Il vérifie rapidement ses instruments, ajuste ses paramètres et se laisse lentement glisser vers le sol. Le sol ! façon de parler se dit le pilote en maugréant à nouveau devant les risques qu'il va falloir prendre.

Un premier passage est nécessaire, en configuration d'atterrissage pour bien situer les espaces repérés sur la photographie... Pas de problème, c'est bien comme il l'imaginait : la bande étroite du LEN, au S.S.W. des maisons basses serrées les unes contre les autres, correspond tout à fait à son attente. Un vrai piège à bosses probablement !

SUR L'ILE DE SEIN

A vu de nez, il dispose pourtant de 200 m de terrain, bien suffisant pour un "Fieseler" qui se pose sur 20 m à condition que le sol ne soit pas trop inégal. De toute manière il n'a plus le choix.

Après un 360° d'observation, laissant l'église sur sa droite, le pilote entame une approche lente en longue finale, volets sortis, moteur réduit, vario à moins 2, badin à 60, vent plein travers de la droite, comme il l'estime à quelques écharpes de fumée, avant d'apercevoir la "manche à air" rudimentaire que Hans "Braz" a planté à côté de la "piste".

L'appareil se présente légèrement en crabe. Badin à 55, tout réduit, l'arrondi est parfait. Les roues touchent en douceur, sans rebond, puis presque aussitôt, brutalement, la béquille arrière touche le sol, freinant le "Fieseler" en quelques mètres, tandis que le pilote le maintient dans l'axe à l'aide de quelques coups de palonniers vigoureux. Il s'était à peine écoulé deux heures entre l'appel de Hans "Braz" et le moment où l'avion atterrit sur l'ILE vers 17 heures.

L'opération a été rondement menée et c'est sous les regards complètement médusés de toute la population sénane que le "STORCH" termine sa course sur l'étroite bande de terre du LEN.

Péniblement, Helmut fait exécuter à son appareil un 180° rendu laborieux par les trous et les bosses de ce pauvre terrain de fortune que pas un pilote ne songerait à choisir comme terrain de déroutement ! Lentement, brinqueballant, il remonte vers le village d'où il voit un groupe se détacher, portant le blessé. Avant qu'il n'arrive, il a encore le temps de refaire un 180° pour se mettre dans l'axe de décollage avant de réduire les gaz à fond, sans couper le moteur. Sait-on jamais ? Si par caprice il ne repartait pas !

Le blessé arrive enfin et il est rapidement embarqué. Ce n'est pas sans appréhension qu'Helmut remet les gaz. Il lui suffit de 80 m pour décoller, à la rigueur même moins, à condition que le train d'atterrissage

tienne le coup. Le "Fieseler" a beau être rustique, il a quand même ses limites.

Helmut accélère, plein gaz. Ca se passe mieux que prévu. Quelle chance ! A la première sollicitation du manche, le "Fieseler" décolle majestueusement. Immédiatement incliné à (1) gauche, Helmut aperçoit toute l'ILE qui agite bras et mouchoirs. Est-ce pour lui ? Est-ce pour le blessé, immobile derrière lui ? C'est la question qu'il se pose en reprenant son cap au (2) 110 pour rentrer à PLUGUFFAN.⁽³⁾ Il réalise soudain qu'il emmène un prisonnier...

(1) à droite

(2) 045

(3) POULMIC

EPILOGUE

L'avion s'éloigne maintenant vers l'EST et les Iliens se dispersent en commentant l'évènement. C'est bien la première fois que l'ILE est ainsi reliée par les airs au continent. C'est vraiment un exploit aéronautique auquel ils ont tous assisté par ce bel après-midi du 1er mai 1943, un samedi dont ils gardent le souvenir, comme le raconte Maurice URCUN, qui, enfant à l'époque, pense avoir vu un grappin que traînait derrière lui le "STORCH", au moment de l'atterrissage. Il ne voit toujours pas d'autre explication à la course très courte de l'appareil, qui l'avait fortement impressionné, comme s'il s'était arrêté sur place. Notre mémoire nous joue ainsi parfois des tours, car il est plus que probable que les seules qualités S.T.O.L. d'un "FIESELER" lui permettaient aussi cette prouesse.

Quelques mois après l'exploit de l'ILE de SEIN, un autre "STORCH", le 12 septembre 1943, délivrait MUSSOLINI incarcéré en pleine montagne des APENNINS au sommet du GRAND SASSO. Mission impossible et pourtant réussie, grâce à un appareil performant.

Mais revenons à nos rescapés du BANK AR VERVENT. Les deux CANADIENS que Hans "Braz" avait gardés, devaient rejoindre AUDIERNE par la vedette garde-pêche, réquisitionnée. La même d'ailleurs qui, quelques années auparavant, avait débarqué les premiers Allemands sur l'ILE qu'ils venaient occuper pour longtemps.

Mais déjà, à cette époque, la plupart des ILIENS avaient rejoint le général de GAULLE en ANGLETERRE, si nombreux que, suivant un mot désormais historique, ils représentaient en ces jours sombres "LE QUART DE LA FRANCE".

Mais cela, c'est une autre histoire, à laquelle de nombreux DOUARNENISTES allaient participer aussi...

Quand au sauvetage de ce samedi 1er mai 1943, réalisé par Jos GUILCHER et son équipage, la presse de l'époque n'en parle pas. On trouve seulement le communiqué suivant, paru dans "L'OUEST-ECLAIR" du lundi 3 mai 1943 :

"Au cours d'un raid sur un port de l'Ouest de la France, huit quadrimoteurs américains ont été abattus. Nous avons perdu un chasseur au cours des engagements."

C'est probablement l'un de ces huit quadrimoteurs qui disparut dans les flots au SUD-OUEST de l'Ile d'OUESSANT et dont le "PAX VOBIS" ramena trois hommes à l'ILE de SEIN. On ne retrouva jamais le reste de l'équipage.

Quelques semaines plus tard, le 30 Juin 1943, le "MAMM DOUE" de Jules BLAISE est attaqué, sans raison apparente, par ~~deux~~ avions à croix noire. Deux marins seront les victimes de cet autre exploit contre un bateau de pêche sans défense. Jules BLAISE ramènera à DOUARNENEZ son navire endommagé et les corps de René BARIOU et d'Henri GONIDEC.

"C'est la guerre", se contentera de dire KARL, le chef de la GAST, venu pour consigner dans son rapport l'identité des deux cadavres. Car dans sa logique de contrôleur allemand, il lui fallait, sur le "MAMM DOUE", le même nombre de matelots à l'arrivée, comme au départ. Morts ou vivants, ce n'était pas son affaire.

Et il répéta avec la même indifférence :

"C'est la guerre... ".